

O JORNAL ECONÓMICO

OJE

TRANSPORTESLOGÍSTICA

ENTREVISTA

MÁRIO LOPES

PRESIDENTE DA ADFERSIT -
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA
PARA O DESENVOLVIMENTO
DOS SISTEMAS INTEGRADOS
DE TRANSPORTES

PIIeIII



DESAFIOS

**Como evoluirá
este setor na
próxima década?**

**24 H DE LOGÍSTICA
NO PORTO DE LEIXÕES**

PIV

**GARLAND ABRE DELEGAÇÃO
NO PARQUE DA AUTOEUROPA**

PVI

**LEASEPLAN TEM
NOVA SOLUÇÃO**

PVI

ADFERSIT

"Portugal terá a competitividade muito condicionada pela política de transportes e mobilidade"

Mário Lopes, presidente da ADFERSIT - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes, reflete sobre os principais desafios para o setor e ajuda-nos a perspetivar a década que se segue.



Em sua opinião, atualmente, em Portugal, quais são os grandes desafios que se colocam aos setores do transporte e logística?

Ao nível do transporte de mercadorias, passam por contrariar a tendência para o aumento dos custos do transporte terrestre para a Europa, devido ao facto de este se fazer em cerca de 80% do valor por rodovia e de estar a perder competitividade devido aos constrangimentos ambientais e energéticos. Logo, é necessária uma melhoria da competitividade da ferrovia que terá de ser interoperável (bitola europeia e sistema de sinalização e controle de velocidade ERTMS) e baseada em linhas de grande capacidade nos principais itinerários. Passa também por reduzir custos de transporte para os mercados mais afastados da Europa, que agora se fa-

zem em grande parte enviando as nossas mercadorias para os hubs portuários do Norte da Europa, onde embarcam em porta-contentores que passam em frente aos nossos portos mas não os escalam por falta condições físicas (águas profundas) e de mercadoria para carregar e descarregar. Para este efeito, é preciso atrair esses navios ao único porto português de águas profundas, Sines, tentando despertar o interesse das grandes cadeias logísticas internacionais. Para tal, devem ser eliminados todos os entraves artificiais à expansão dos terminais de contentores de Sines até aos limites da sua capacidade, como fez o GTIEVA ao bloquear a construção do segundo terminal, o terminal Vasco da Gama, e melhorar as ligações ferroviárias de Sines a Espanha, de forma a permitir alargar o

seu hinterland.

No transporte de passageiros de longo curso, interessa garantir a capacidade aeroportuária de Lisboa para manter e expandir o hub de Lisboa (para o que o interesse da TAP nesse hub é vital), que é o que garante a maioria das ligações diretas aos destinos não europeus; e dar condições às low-cost para que o transporte para a Europa seja o mais competitivo possível.

Ao nível da ferrovia, interessa salvaguardar a manutenção da rede existente, de forma a garantir a sua segurança e competitividade, para não afastar as pessoas. Interessa também, embora não seja uma prioridade de curto prazo, salvaguardar o futuro das ligações ferroviárias internacionais para passageiros para que, no futuro, Portugal não perca competitividade em

relação a Espanha no que toca à atração de turistas, investidores e talentos. Esta questão deve ser acautelada desde já, pois as linhas internacionais devem ser preparadas para tráfego misto, ou seja, passageiros e mercadorias, dado que construir e manter linhas separadas para os dois tipos de tráfego faria incorrer em custos muitíssimo superiores. No transporte urbano e suburbano, importa alterar o paradigma atual baseado no transporte individual, cujo crescimento nos moldes atuais é insustentável por razões ambientais e energéticas, por uma política de incentivo ao transporte público e melhoria da eficiência de todos os tipos de veículos.

Como tem encarado o tecido empresarial estes desafios? De que

forma tem procurado responder-lhes?

O setor empresarial tem tido comportamentos diferentes em cada um dos modos, e é igualmente importante o comportamento dos gestores de fluxos, os operadores logísticos, que concorrem em mercado aberto. O setor marítimo-portuário, dado o peso público quer nos ativos quer na regulamentação, é um setor que tem crescido tracionado pelas exportações mas com dinâmica moderada e evolução estratégica preocupante, dados os constrangimentos específicos a que está sujeito.

No setor ferroviário, para além da mudança operada com a privatização da CP Carga, cujos resultados não foi possível ainda ver, dada a particularidade de ter sido comprada por um gigante marítimo que

transporteslogística

tem interesse em usar a ferrovia em Portugal de forma instrumental, nada se alterou significativamente no passado recente. No que diz respeito ao alargamento do hinterland dos portos e ao funcionamento em rede para aumentar a eficácia global, o interesse do operador privado que comprou a CP Carga é a expansão para Espanha, o que genericamente coincide com o interesse da economia portuguesa. Quanto a servir, no futuro, o tecido industrial português como um todo para as importações e exportações terrestres para o centro da Europa, já há mais incertezas, pois este operador pode não ter interesse por este mercado.

No domínio dos transportes aéreos, foram feitas alterações significativas nos Açores com a introdução massiva das low cost e a privatização da TAP, que constitui um evento singular pela dimensão e importância no modelo logístico e de mobilidade aérea nacional. A privatização da TAP, conjugada com outros fatores como a privatização da ANA, a falta de dimensão do nosso mercado interno e o progressivo aumento da importância do transporte aéreo para a competitividade do país, deixou-nos condicionados pelo baixo tráfego endógeno e pela estratégia de rede das low cost e de estratégias que iremos perceber melhor dos interesses chineses numa companhia brasileira. Vamos ver se o resultado conduz ao reforço e competitividade do hub de Lisboa e das ligações do Porto aos principais destinos europeus, ou o seu contrário.

No domínio do transporte rodoviário e da logística, mantém-se uma atividade intensa de modernização pela maior competitividade, dado serem os únicos que operam em mercado aberto. Destes em particular, destaca-se a importância crescente dos operadores na logística urbana num claro desafio pela competitividade das cidades onde já hoje está maioritariamente concentrada a criação de riqueza do país.

Tendo em conta o papel preponderante que o setor dos transportes assume na economia nacional, que expectativas tem face à política e planos de investimento do Governo para esta área?

No que diz respeito à ferrovia, as perspetivas não são otimistas, porque consideramos que os investimentos previstos, nomeadamente o Plano de Investimentos em Infraestruturas Ferrovia 2020, muito escasso face ao que são as necessidades para fazer frente aos desafios referidos atrás.

Ao nível portuário também há preocupações face à não remoção das restrições artificiais à expansão dos terminais de contentores de Si-

nes, em particular a construção do segundo terminal, o terminal Vasco da Gama, e ao facto de, no projetado terminal do Barreiro, se colocar a hipótese de as dragagens ficarem a cargo da Administração portuária. Tendo em conta que se pretende construir um porto com fundos de 16m num local com 2m de profundidade da água, isto pode resultar numa renda brutal a pagar pelos contribuintes, porque os privados não o farão certamente.

Ao nível aeroportuário, preocupa-nos alguma falta de informação sobre a capacidade da escolha do Governo pela solução “Portela+1” para assegurar a capacidade aeroportuária de Lisboa sem, com isso, criar restrições à expansão e competitividade do hub de Lisboa.

A inovação nos transportes e mobilidade é a linha orientadora do 12.º Congresso da ADFERSIT, agendado para os próximos dias 3 e 4 de maio, em Lisboa. O que levou à escolha desta temática?

A inovação é um dos fatores de competitividade em todas as atividades económicas e os transportes não são uma exceção. O foco do interesse da ADFERSIT é a competitividade da economia e o papel indispensável que o setor dos transportes deve ter ao serviço da melhoria dessa competitividade. No âmbito do Congresso, decidimos focar as atenções mais fortemente nesse importante fator da competitividade dos serviços que o setor dos transportes deve prestar à economia, que é a inovação e os avanços tecnológicos. Com isto, além de querermos contribuir para manter Portugal na vanguarda no plano técnico tirando partido das capacidades existentes, queremos também cativar o interesse das camadas de técnicos das gerações mais novas, que têm interesse pelas novas tecnologias e todo o dinamismo técnico e empresarial que lhes está associado.

Um dos objetivos deste congresso é contribuir para a reflexão de uma visão estratégica para o horizonte 2020-2030. Que metas considera prioritárias e devem ser alcançadas até 2030? Que evolução espera deste setor em 10 anos?

Dependendo muito da estabilidade e construtividade da política nacional, europeia e internacional, Portugal terá a sua competitividade muito condicionada pela política de transportes e mobilidade. Muito mais do que pelo custo da mão de obra e talvez até mesmo mais do que pelas qualificações.

A transformação da economia, que se pretende rápida na exportação e produção de bens transacionáveis, terá uma tendência devido ao tempo de ciclo e à atração e mobilização de capitais para investi-

“

No domínio do transporte rodoviário e da logística, mantém-se uma atividade intensa de modernização pela maior competitividade, dado serem os únicos que operam em mercado aberto

mento, a concentrar-se em produções pequenas de elevado valor que exigem tempos de ciclo de disponibilização muito curtos, pouco ou nenhum stock e lead time curto e de elevada fiabilidade. A conectividade medida pelo número de ligações entre terminais nas ligações aos mercados de interesse a custo competitivo e a sua frequência determinarão a necessidade de maior transparência e competitividade, principalmente no transporte marítimo onde se gerarão novos serviços e a melhoria dos existentes, e o desenvolvimento de novas e maiores infraestruturas. O transporte aéreo, pela sua importância atual e crescimento futuro, pelos estrangimentos da baixa escala da geração de carga endógena, só poderão contribuir para a competitividade sem reprimir a procura potencial, para o que pode ser necessária a construção do NAL. Mas este não deve ser construído a qualquer custo, devendo ter sempre como critério de decisão no seu planeamento a competitividade dos serviços a prestar, e não a construção de obras de regime para eleitor ver.

No transporte ferroviário, pela sua importância na ligação dos portos aos mercados e da necessidade da economia de vias competitivas para as ligações aos mercados do centro da Europa, poder-se-á ver um grande crescimento estrutural se, em simultâneo, se conseguir construir vias interoperáveis que evitem que a nossa ferrovia continue a ser um apêndice do sistema ferroviário europeu; e se aumente e diversifique a oferta introduzindo processos de concorrência mais efetivos e de dimensão ibérica e europeia. Na logística urbana, quer a tendência da omnicanalidade, quer do turismo e da atração e fixação de talento, tendencialmente evoluirá para sistemas integrados de gestão dinâmica da mobilidade e gestão de fluxos de produtos nas cidades.

Semiautónomos pela Europa fora. MAN diz presente

INOVAÇÃO

A Europa testemunhou recentemente uma amostra do que nos reserva o futuro em matéria de transporte de mercadorias, no qual a MAN assume que terá uma palavra a dizer.

Este momento foi protagonizado por um grupo de camiões semiautónomos inteligentes que realizarem a primeira experiência transfronteiriça com camiões deste tipo, deixando antever que estes camiões vão revolucionar o futuro do transporte rodoviário nas autoestradas europeias mais movimentadas.

A chegada a Roterdão assinalou a conclusão da primeira experiência transfronteiriça com camiões semiautónomos, que partiram de sítios tão deistantes como a Suécia

e a Alemanha do Sul, elucidou a agência noticiosa France Press (APF).

Assim, mais de uma dúzia de camiões construídos por seis dos maiores fabricantes da Europa, nomeadamente a MAN, circularam sem motorista e chegaram ao porto de Roterdão nos chamados “pelotões de camiões”. A técnica de viagem por pelotão engloba dois ou três camiões em coluna que se guiam automaticamente e estão ligados através de internet sem cabos (wireless) ao camião líder que determina a rota e a velocidade.

Esta técnica garantirá um transporte mais limpo e mais eficiente. Veículos inteligentes também contribuem para a segurança rodoviária, já que a maioria dos acidentes partem de falha humana.

PUB

Nunca a sua cadeia logística leve tanto valor.

Enquanto industrial, o controlo da sua cadeia logística é um elemento chave para o seu crescimento e rentabilidade. O trabalho da GEPCO consiste em conceber e implementar soluções logísticas globais e internacionais. Para obter mais informações, consulte o nosso site: www.gepco-business.net

GEPCO